

路外パーキングについて

阪神高速道路株式会社 ETC 活用事業推進室

1 はじめに

(1) 阪神高速の概要

阪神高速道路は、大阪・兵庫及び京都地域において総営業延長 242.0km に達し、1 日約 90 万台のご利用をいただいている関西都市圏の大動脈であり、関西の暮らしと経済に欠かすことのできない基盤施設です。さらに大阪地区では都市再生環状道路の一部と位置づけされた淀川左岸線・大和川線・松原 JCT 及び都心流出入交通の分散を図る守口 JCT（仮称）を、兵庫地区ではラダーネットワークを形成する神戸山手線南伸部を、京都地区では京都市東部と南部を結ぶ油小路線の整備を進めています。また、淀川左岸線・大和川線・油小路線については、地方自治体による街路事業との合併施行を導入して事業を進めています。



図-1 阪神高速の事業箇所

(2) 企業理念の実現に向けて

私ども阪神高速は民営化4年目を迎えておりますが、この間、「先進の道路サービスへ」を企業理念に掲げ、「安全・安心・快適」なネットワークを通したお客様の満足に向けて、さまざまな取り組みを行ってまいりました。



図-2 先進の道路サービスへの取り組み

中でも、「交通安全対策」「渋滞対策」「パーキングエリア改善」については、それぞれアクションプログラム（プラン）をとりまとめ、懸命に取り組んでいるところです。

“企業理念”実現に向けたアクションプログラム 阪神高速

～お客さまに満足いただける 便利で利用しやすい都市高速道路をめざして～

- ①ファースト30ヶ所での事故頻発 → もっと事故を削減したい！ → 交通安全対策アクションプログラム
- ②恒常的な渋滞発生 → もっと渋滞を軽減したい！ → 渋滞対策アクションプログラム
- ③狭いながらも需要の高いPA → もっと安らげる空間に！
✓ユニバーサルデザイン
✓明るく清潔なトイレ
✓多様な快適さ、便利さ → PA改善アクションプラン

Copyright ©2009, Hanshin Expressway Co., Ltd.

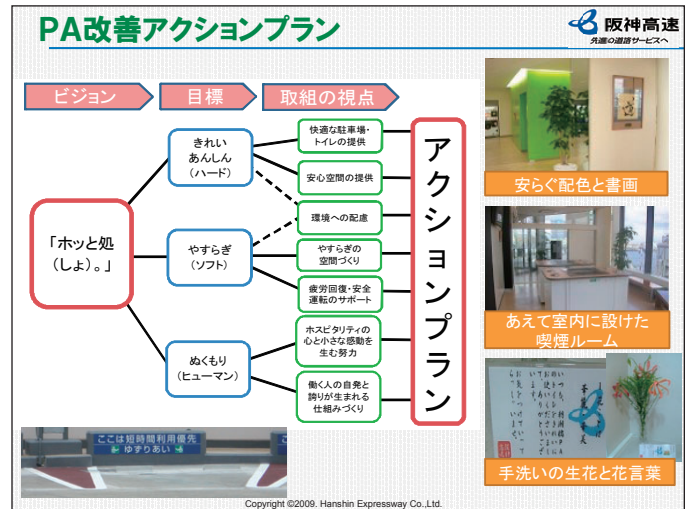
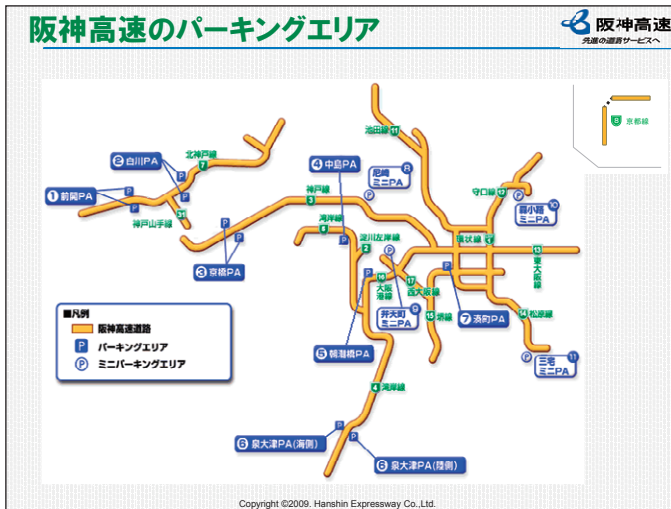
図-3 アクションプログラム

(3) PA 改善アクションプラン

阪神高速は本格的なパーキングエリアが7か所、ミニパーキングエリアが4か所の計11か所のパーキングエリアを擁しています。お客さまに

「ほっ」とできる空間をご提供するため、トイレやレストラン、駐車場の改修といったハード面だけでなく、お客さまに喜んでいただけるメニュー

や笑顔でお出迎えを行うなどのソフト面の充実も図りながら、お客さま満足の上を目指して取り組んでいます。



2 路外パーキング

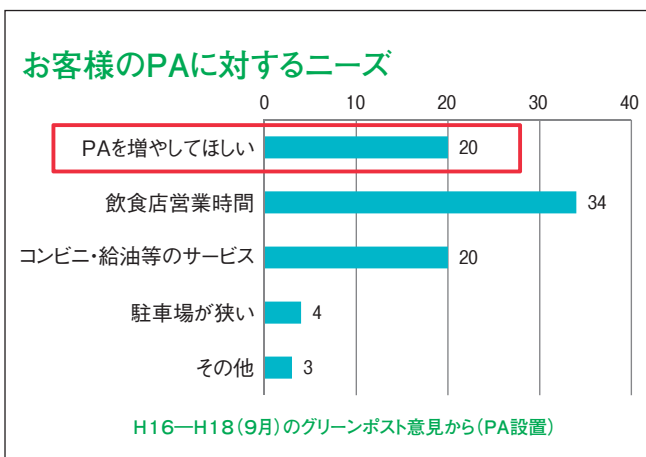
(1) 背景

アクションプランの実施により、既存PAの改善は進んでいますが、一方で、お客さまからはパーキングエリアを増やして欲しい等のニーズも多いのが現状です。

には非常に困難な状況があります。

PA増設のニーズは多いが・・・

- × 狭隘な都市空間での土地確保
- × 巨額な建設費、大量資源の消費
- × 多様なサービスの確保・継続



グラフー1 PAニーズ

都市高速である阪神高速にとって新規のパーキングエリアの整備をするには、狭隘な都市空間での土地の確保や、高架やトンネルが主体の道路構造と接続が必要である等、巨額な建設費や大量な資源を要します。そのうえでPAとしての多様なサービスを確保・継続しなければならず、現実的

(2) 条件

パーキングエリア整備を補完する方法の一つとして、ETCを活用して阪神高速道路の外にある沿道の施設を阪神高速道路パーキングエリアと同じようにご利用いただける「路外パーキング（仮称）」サービス実験を日本で初の試みとして実施しています。

路外パーキングの実施にあたり、沿道施設の立地や利用方法についていくつかの条件を課しました。

- 高速出口・入口の組み合わせがあること
- 高速道路からわかりやすい位置に立地していること
- 施設利用は一般利用と共用し、利用方法も施設管理者の定める要件に従うこと

これらの条件を満たすことで、高速道路事業者にとっては、経済的に安価で環境面でも優れたパーキングエリアとしてのサービス提供が可能となります。

高速道路事業者のメリット

- 新たに土地を確保する必要がない
- 施設の建設や、高速道路との接続に大量の建設費や資源を投入する必要がない
- 一般利用との共用により自らそのサービスの維持・継続を行う必要がない

高速道路事業者だけでなく、お客様にとっては、パーキング施設が増え、多様で魅力のあるサービスの享受が、沿道施設事業者にとっては、施設が路外パーキングとして広報され、集客、商圈の拡大効果が期待できます。

(3) 仕組み

路外パーキングの仕組みは次のとおりです。

阪神高速の利用途中に

- ① 阪神高速を一旦途中下車
- ② 路外パーキングを利用
- ③ 阪神高速を再度利用して最終目的地へ向かう

といった流れになります。しかし、お客様にとっ

ては、高速道路を一旦途中下車するため、高速道路を途中下車しない目的地までの高速道路利用に比べて多く高速道路料金を徴収しますので、

- ④ 一旦途中下車しなかった場合との料金差額相当を後日に還元する。

といった仕組みとしています。

なお、この仕組みは、お客様の高速道路等利用をETCにて照合確認することで実現していますが、特に重要な役割を果たしているのが、平成18年4月1日に開放された利用車番号サービスです。利用車番号サービスとは、ETC車載器の機能を高速道路の課金以外に利用できるサービスであり、このサービスが一般に開放されたことにより、高速道路の外にある施設への立ち寄り確認を、ETC車載器を認証することで自動で行うことが可能となりました。また、利用車番号サービスを利用するにあたり、路外パーキングを利用しようとするお客様には、予めモニター登録をいただく形をとっています。

(4) 適用条件

路外パーキングは、目的地に向かう途中の休憩目的としての立ち寄り利用のみに制限する必要があるとの考えから、沿道施設の利用が路外パーキング利用であると適用するために、施設の立ち寄り認証を行う他、いくつか条件を設けています。

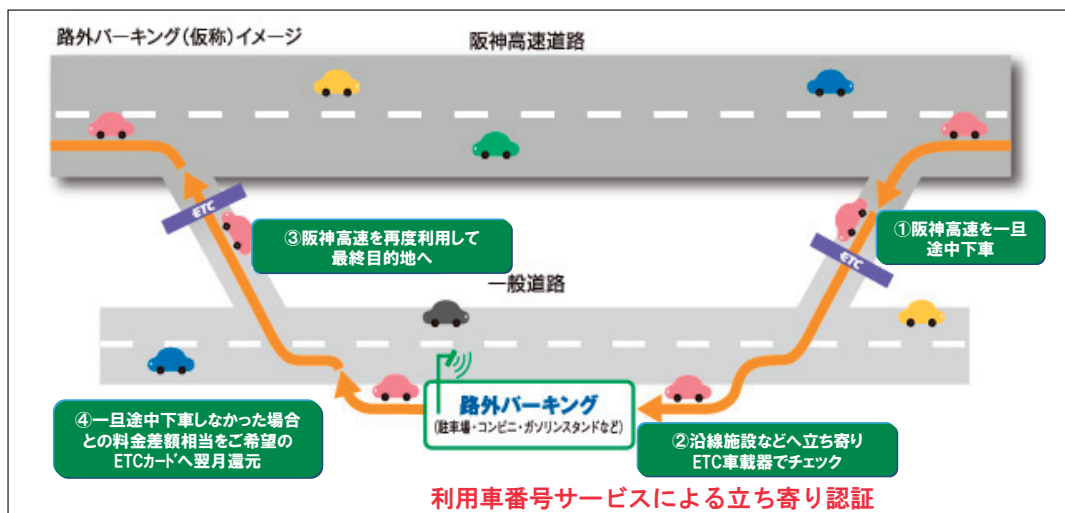


図-6 路外パーキングイメージ

- 出入口ランプの指定
路外パーキングに至るまでの高速出口と、復帰の際に利用する高速入口については、その組み合わせを進行方向毎に予め指定することとしました（指定出口・指定入口）。
- 時間の指定
指定出口を出てから路外パーキングを利用して指定入口に復帰するまでの時間について施設毎に予め指定することとしました（指定時間）。なお、今回の実験では、全ての施設で2時間と指定しています。

これらの条件と、沿道施設への立ち寄り認証により、路外パーキング利用の適用条件を満たすこととなります。

(5) 施設条件

路外パーキング施設の選定には、前述の立地条件等の他、イ.) 土地・施設等の使用が無償で提供される施設であること、ロ.) 一般との共用により路外パーキングの利用が阻害されないよう十

分な駐車容量（200台程度）が確保された施設であること、ハ.) 休憩施設として身障者対応トイレは最低限具備している施設であることの条件に合致する施設のうち、沿線事業者に協力をいただいた4か所の施設を路外パーキングとしてモニターのお客様に提供しています。

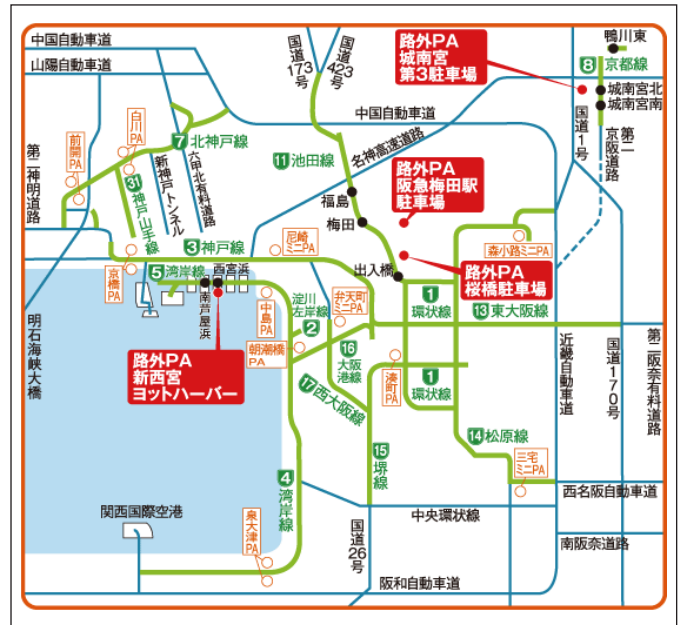


図-7 路外 PA 設置場所

表-1 路外パーキング施設一覧

	新西宮ヌットハーバー	阪急梅田駅駐車場	桜橋駐車場	城南宮第3駐車場
所在	兵庫県西宮市西宮浜4-1-16	大阪市北区芝田1-1-2	大阪市北区梅田1-1-7	京都市伏見区中島鳥羽龍宮町7
適用車両	ETC車載器を搭載した普通車（2t以下）ただし自動二輪車を除く ※1			
駐車台数	800台	約660台	200台	約30台 ※2
駐車料金	最初の30分間無料以降有料	有料	有料（平日30分未満の駐車料金は無料。ただし、30分以上駐車した場合は最初の30分を含めた駐車料金）	無料
利用可能時間	0:00~24:00 ※3			9:00~16:30
身障者対応トイレ	あり			
食事のための施設	あり	あり	—	あり
路線	5号湾岸線	11号池田線	11号池田線	8号京都線
指定出口及び入口	上り（大阪方面） 南芦屋浜出口→西宮浜入口 下り（神戸方面） 西宮浜出口→南芦屋浜入口	上り（環状線方面） 梅田出口→梅田入口 下り（池田方面） 梅田出口→福島入口	上り（環状線方面） 梅田出口→堂島入口 下り（池田方面） 出入橋出口→福島入口	上り（京都中心部方面） 城南宮南出口 →城南宮北入口・鴨川東入口 下り（第二京阪方面） 城南宮北出口・鴨川東出口 →城南宮南入口
指定時間	上下線とも指定出口を出て指定入口に入るまで2時間以内			

※1 桜橋駐車場（全長5.6m、車幅2.0m、車高2.2m以下の車両）
 ※2 城南宮は第3駐車場の他、第1、第2駐車場を有し、全体で200台の駐車容量がある。
 ※3 レストラン等施設の営業時間は駐車場施設と異なる場合がある。

(6) 実験モニター

弊社専用HPを窓口として、平成20年12月24日から実験にご協力いただけるモニターの募集を開始し、現在1000名近くの方にモニターとして活動いただいています（現在も募集を継続）。

今回はETCを活用しての実験のため、ETC車載器装備車をお持ちの方にモニターをお願いしております。また、路外パーキング施設において利用車番号サービスを利用した車両認証を行いますので、現地でモニターの方が認証を確認できるよう、携帯電話メールを受信できる方を主にモニターとしてご協力いただいております。更に還元額^(※1)を付与する先として登録いただくETCカー

ド等^(※2)の登録もいただいています。

※1) 還元額は登録されたETCカード毎に、阪神高速が管理しています。

※2) ETCカードの他、高速道路外にある有料施設での利用車番号サービスを利用した決済のためクレジットカードを登録いただいています。

モニターの方へはあらかじめ利用方法を取りまとめたガイドブックを配布するとともにHPにて施設情報等を提供しております。

また、還元状況や還元額の残高照会等は専用HPにて確認できる他、還元完了時や連絡事項等、メールにて送付しております。

3 利用状況

今回の実験は、平成21年2月28日から開始し、平成21年8月31日までの約半年間の実験を予定していますが、平成21年2月28日から6月30日までの123日間の利用状況をご報告いたします。

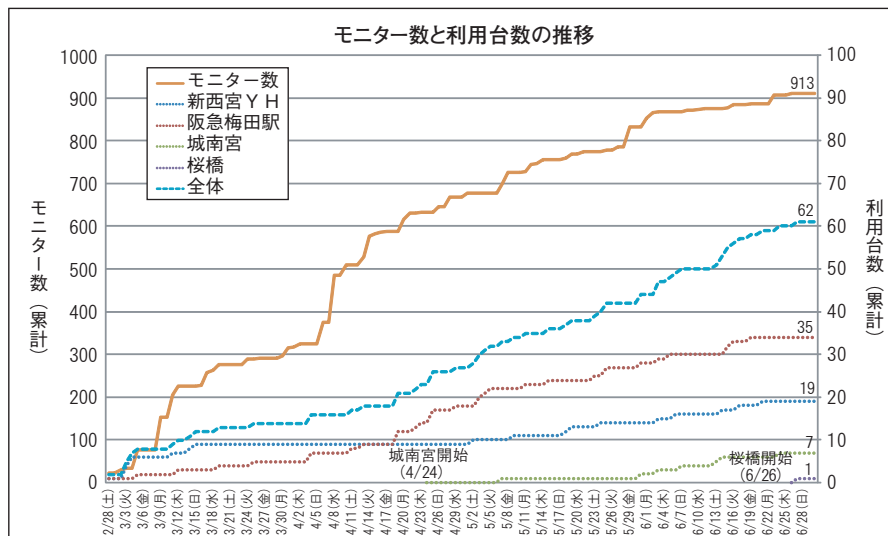
(1) 利用実績

利用台数は延べ62台、期間中ほぼ2日に1回路外パーキング施設のご利用をいただいております。施設別にみると、大阪の中心部に位置する阪急梅田駅駐車場の利用が多く、ほぼ同時期にサービス実験を開始した新西宮ヨットハーバーのほぼ倍程度の利用があります。期間途中でサービス実

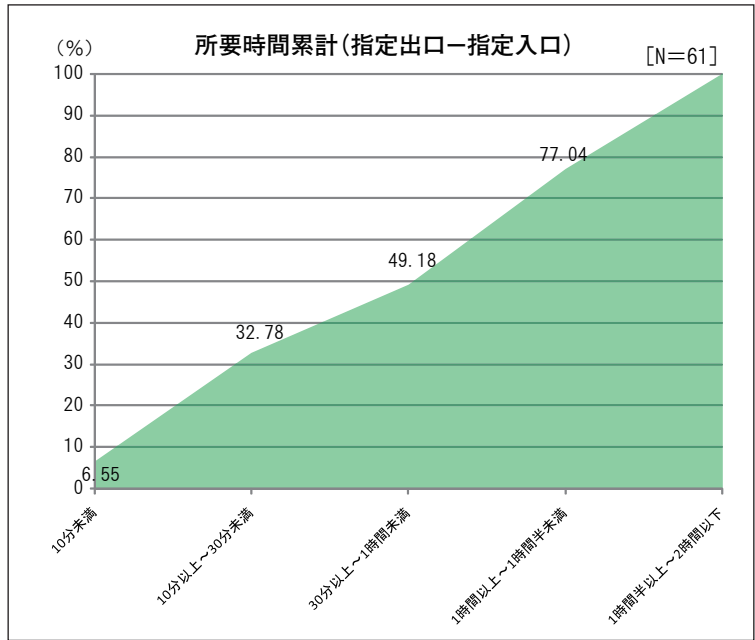
験を開始した城南宮第3駐車場（4/24からサービス開始）及び桜橋駐車場（6/26からサービス開始）は、まだ日が浅く、モニターのお客様の認知も低いため、殆ど利用されていないのが現状です。

(2) 所要時間

指定出口を出てから指定入口に復帰するまでの所要時間について、1時間未満のご利用で約50%を占めており、1時間以上のご利用との差が見受けられませんでした。また、短時間のご利用から長時間のご利用まで、比較的均一にバラけている傾向にあります。



グラフー2 モニター数と利用台数の推移



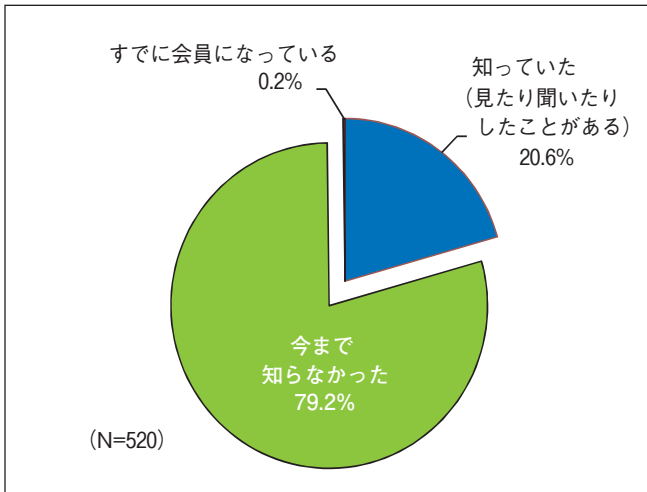
グラフー 3 所要時間累計 (指定出口-指定入口)

4 今後の課題

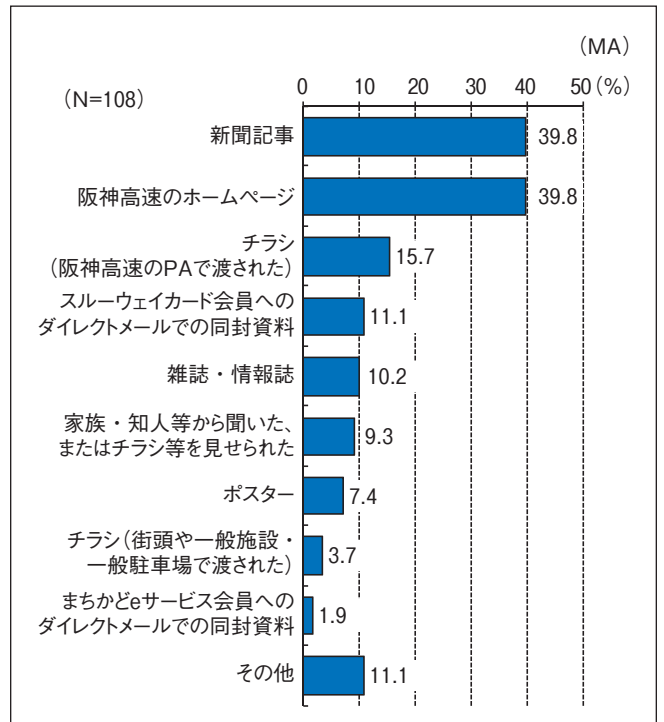
路外パーキングについて、一通りの広報を終えた本年5月、一般の阪神高速道路利用者に対しアンケートを実施しました。

(1) 認知状況

回答者の中で路外パーキングを認知されていた方は約21%になりますが、認知にあたり接触した媒体として“新聞記事”“HP”特に多く次いで“チラシ”“DM”等となっており、“家族・知人等から”の口コミは1割未満となっており、世間の方々への認知はまだまだ低いものと考えられます。



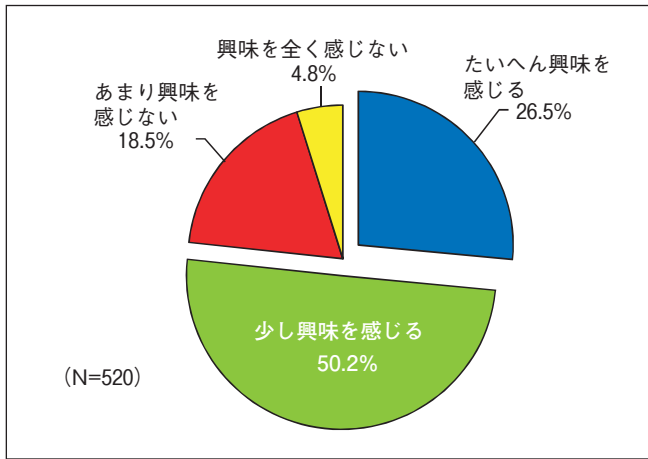
グラフー 4 路外パーキングの認知度



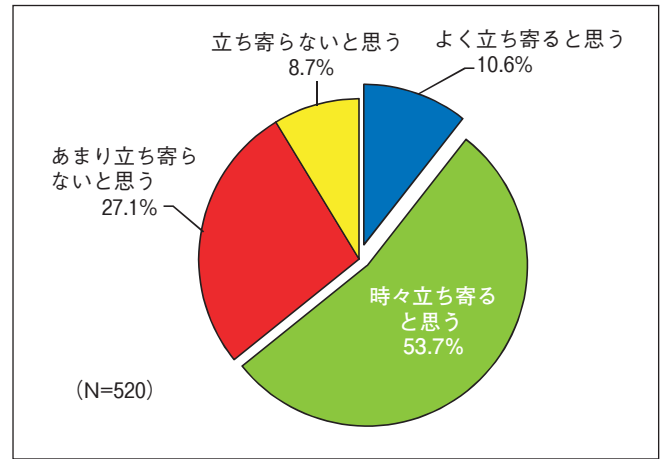
グラフー 5 路外パーキング認知にあたり接触した媒体

(2) 利用意向

一方、路外パーキングへの興味を感じる人が約77%、路外パーキングがあった場合に“路外パーキングに立ち寄ると思う”と答えた方が約64%と、比較的多くの方々に支持いただいた結果となっています。



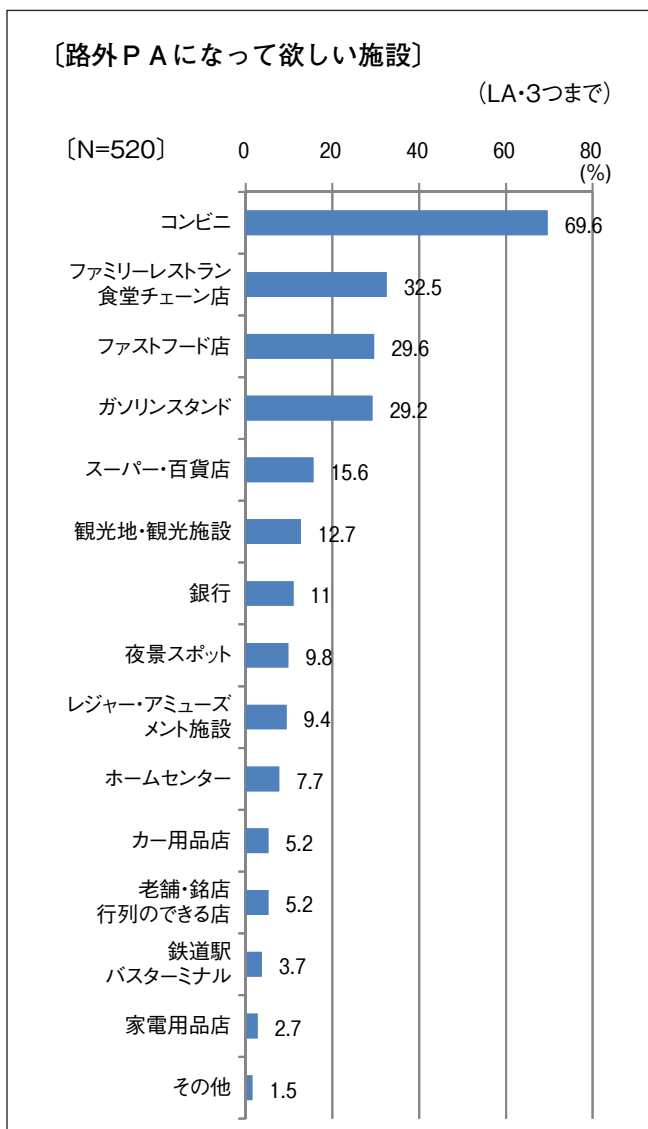
グラフー6 路外パーキングへの興味について



グラフー7 路外パーキングへの立ち寄り意向

(3) 路外パーキングになって欲しい施設

多くの方々に支持いただいている一方、実際にはモニターの皆様にはほとんど利用されていない現状があります。路外パーキングとしてのニーズとして次のような結果が出ています。



グラフー8 路外PAになって欲しい施設

“コンビニ”が突出して多く、“ファミリーレストラン等”“ファストフード”“ガソリンスタンド”とほぼ同数を計上しています。

現在サービスを提供している施設では、レストラン等、食事のためのサービス施設の提供は実現できています。しかし、いずれもゲート設備通過による立ち寄り認証が容易な駐車場を主体とした施設での実施であり、これだけではお客様のニーズの半分程度しか実現できていません。今後は、コンビニやガソリンスタンドといった施設でのサービス提供をどのようにして実施していくかが課題となります。

また、現在サービス提供の施設が対応していないこともあり、大型車や二輪車へのサービス提供が未だ実現していない現状もあります。

おかげ様で、1000名近くのお客様がモニター登録をされ、ご利用をいただいているところですが、今後、より一層のお客様サービスの向上を目指し、未だ実現していないサービスの実現に向けても検討して行きたいと考えています。